

平成30年3月中に海難審判所で言い渡された裁決が、ホームページに掲載されました。(H 30.5.25)

	地方海難審判所(全国8か所) 45件
事件種類(件)	衝突17, 乗揚16, 衝突(単)5, 死傷等3, 転覆2, 沈没及び施設等損傷各1
関係船舶(隻)	モーターボート20, 漁船17, 遊漁船7, 貨物船5, 引船5, 旅客船3, 作業船, 調査船, 押船, バージ, 油送船及び瀬渡船各1

平成30年3月中に言い渡された裁決45件のうち, 1件[遊漁船とモーターボートの衝突事件:神戸地方海難審判所]の概要をご紹介します。

公表された裁決書をもとに当協会の責任で編集しましたので, ご参考にしてください。

(中央の審判所(東京)で言い渡された裁決はありませんでした。)

なお, 詳細は海難審判所のホームページでご確認願います。

http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/30nen/4kb/kb3003/29kb042.pdf

ちなみに, 海難審判所(東京)に地域管轄はなく, 以下の**重大な海難**を対象としています。

重大な海難(海難審判法施行規則第5条)

- 1 旅客が死亡若しくは行方不明となった場合、又は2人以上の旅客が重症となった場合
- 2 5人以上が死亡または行方不明となった場合
- 3 火災又は爆発によって船舶が運航不能となった場合
- 4 油等の流出によって環境に重大な影響を及ぼした場合
- 5 旅客船、100総トン以上の船舶が全損となった場合
- 6 特に重大な社会的影響を及ぼしたものとして海難審判所長が認めたもの

【海難の概要】 夜間、いずれも南下中のA船(4.71トン)の左舷船首部がB船(2.9トン)の右舷船尾部に、後方から12度の角度で衝突した。

【発生日時】 平成29年6月18日 00時40分

【発生場所】 若狭湾南部

【死傷者】 なし

【損傷等】 A船は、左舷船首部外板に擦過傷等を、B船は、右舷船尾部外板に擦過傷等を生じたが、のちいずれも修理された。

《原因》

船長Bが、法定灯火を適切に表示しなかったばかりか、見張り不十分で、後方から接近するA船との衝突を避けるための措置をとらなかった。

《航法の適用》 海上衝突予防法38条, 39条(船員の常務)

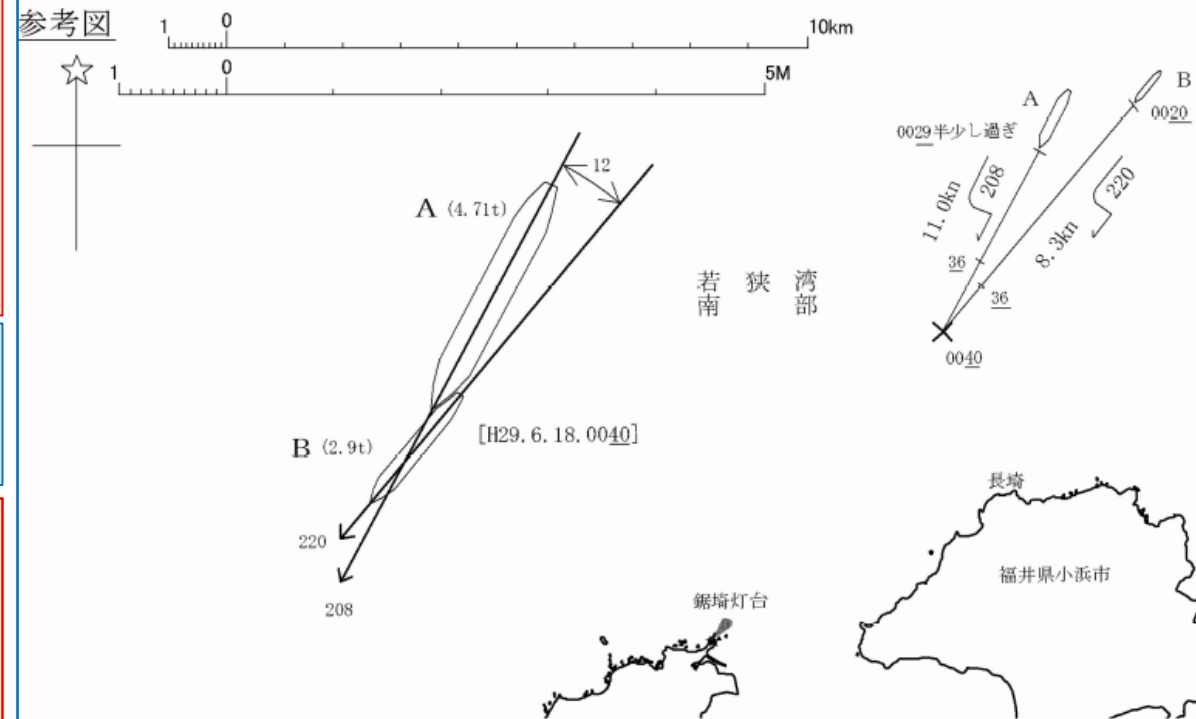
先航するB船は、左右舷灯を表示していたが白色全周灯を表示していなかったため、後続するA船からはB船の灯火を視認できず、その存在及び動静を認識できなかった。したがって、定型的な航法は適用できず、船員の常務が適用される。(38条:切迫した危険のある特殊な状況 39条:注意等を怠ることについての責任 両条を、一般的に「船員の常務」と言っている。)

【懲戒】 船長B:見張り不十分 ⇒ 戒告
船長A:原因とならないと判断された。 ⇒ 不懲戒

《原因の背景》

船長Bは、マリーナまでの通過予定地点を表示させていたGPSプロッターを見ていて、見張りを十分に行っていなかったため、後方から接近するA船に気付かなかった。

船長Bは、事故の前に白色全周灯を消し、集魚灯を点灯していか釣りをし、走り出すときに白色全周灯を点けるのを忘れ、舷灯のみを点灯していた。



《関連事項》

A船は、レーダーを作動させていたが、船長Aはもっぱら目視で見張りを行っていた。

航跡及び衝突状況からは、A船がB船を追い越す態勢であって、追越し船であるA船に避航義務があるかのように考えられるが、B船は、白色全周灯を点灯していなかったため、後方から接近するA船は、B船の灯火を視認できず、その存在及び動静を認識できなかったとされ、海上衝突予防法第13条の(追越し船)の航法が適用されず、夜間、自船の存在を示せなかったB船に責任があるとされた。

船長Aの行為は、本件発生の原因とならないとされた。